

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

01/2020



Warszawski
Transport
Publiczny

Zaparkuj się w Warszawie!


Tor / Track
1

AKTUALNOŚCI

TEMAT NUMERU

WTP W PRAKTYCE

HISTORIA KOMUNIKACJI



ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktor prowadzący:
Łukasz Majchrzyk

Prenumerata:
wtp.waw.pl (zakładka newsletter)

Znajdziesz nas na:

 www.wtp.waw.pl

 www.facebook.com/wtp.warszawa

 www.twitter.com/wtp_warszawa

 www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: **newsletter@ztm.waw.pl**

Drodzy Czytelnicy,

Każdego dnia do Warszawy przyjeżdżają tysiące osób - do pracy, szkół, urzędów, sklepów, na uczelnie. Wielu z nich to mieszkańcy okolicznych gmin. Jako środek transportu mogą wybrać prywatne auto albo komunikację miejską. Jak ich zachęcić do tej drugiej opcji i kierowców zamienić w pasażerów?

Jednym ze skutecznych sposobów jest stworzenie miejsc, gdzie mogliby zostawić swoje samochody i przesiąść się do autobusu, metra lub tramwaju. Dlatego już od kilkunastu lat w Warszawie rozwija się sieć parkingów P+R. Dobrze wygląda również współpraca w ramach metropolii. Program Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego jednoczy stolicę oraz gminy. Dzięki temu można lepiej pozyskiwać fundusze europejskie i dofinansować budowę kolejnych obiektów. Coraz bliżej jest do zrealizowania następnych inwestycji, dlatego zapraszamy do przeczytania artykułów opisujących rozwój sieci parkingów na terenie aglomeracji warszawskiej.

Oddawanie krwi to szczytna idea, a honorowi krwiodawcy mogą też liczyć na konkretne ułatwienia w Warszawskim Transporcie Publicznym. Jakie? Można się przekonać w dziale WTP w praktyce.

Metro w Warszawie się rozwija, dlatego warto sięgnąć do historii i przekonać się, że już w latach 30. prezydent Stefan Starzyński snuł konkretne plany budowy podziemnej kolei. Napięta sytuacja międzynarodowa powodowała, że szukał przy tym współpracy z wojskiem. Niestety, plany prezydenta Stefana Starzyńskiego pokrzyżowała wojna.

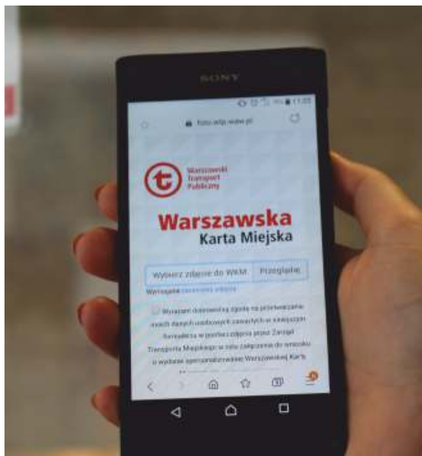
Życzymy przyjemnej lektury

Handlowy rok Warszawskiego Transportu Publicznego

Większe wpływy do budżetu, więcej biletów sprzedanych przez aplikacje mobilne i automaty w pojazdach, mniej gapowiczów – to najkrótsze podsumowanie 12 miesięcy 2019 roku w Warszawskim Transporcie Publicznym.

Warszawski Transport Publiczny pozytywnie ocenia 90 proc. warszawiaków a 55 proc. korzysta z niego codziennie lub prawie codziennie (Barometr Warszawski listopad 2019 r.). Nic dziwnego, że w 2019 roku po raz kolejny Zarząd Transportu Miejskiego zanotował wzrost wartości sprzedanych biletów. Wyniosła ona dokładnie 994 588 849,70 zł i była wyższa niż w 2018 roku o ponad 33,8 mln zł (ok. 3,52 proc). Do budżetu miasta z tego tytułu wpłynęło 874 847 075 mln zł, czyli więcej o 32 276 233 mln zł.

W sumie pasażerowie Warszawskiego Transportu Publicznego kupili 85 022 239 sztuk biletów wszystkich rodzajów (więcej o ok. 1,2 mln niż w 2018 r.). W odwrocie są tradycyjne bilety kartonikowe z paskiem magnetycznym – w zeszłym roku sprzedaliśmy ich 53 454 494 sztuk (wartość ok. 206,5 mln zł) i to jest mniej o ok. 12 proc. niż rok wcześniej. W natarciu są natomiast bilety kupowane za pomocą aplikacji na smartfony - wzrost sprzedaży w porównaniu z 2018 r. o prawie 53 proc. do 12 740 881 sztuk (wartość ponad 45 mln zł) oraz bilety pojazdowe, kupowane w biletomatach w autobusach, tramwajach i pociągach Szybkiej Kolei Miejskiej – wzrost sprzedaży o prawie 44 proc. do 13 531 423 sztuk (wartość ponad 47 mln zł).



Jak zwykle wielką popularnością cieszyły się bilety 20-minutowe, których pasażerowie kupili aż 44 830 114 sztuk. Pasażerowie często korzystali z biletów przesiadkowych (75 i 90 minutowych) – sprzedaż 32 450 955 sztuk. Wiele osób zdecydowało się na zakup biletów długookresowych: 30-dniowych (3 771 478 sztuk, więcej o 0,11 proc.) oraz 90-dniowych (1 394 078 sztuk, wzrost o prawie 9 proc).

W naszych Punktach Obsługi Pasażerów 90 pracujących tam Pań i Panów sprzedało biletów za 122 592 250 mln zł. Na podium najchętniej odwiedzanych POP-ów znalazły się punkty przy Dworcu Wileńskim, stacji metra Świętokrzyska oraz Centrum. W sierpniu zeszłego roku wdrożyliśmy nowy system obsługi pasażerów i od wakacji sprawy w POP załatwiane są szybciej. Przykładowo czas zwrotu opłaty za bilet skrócono z 8 do 3 minut, przekodowania biletu z 5 do 3 min, sprzedaży z 2 minut do minuty. W tym roku przybędzie jeszcze jeden punkt, na stacji metra Księcia Janusza.

Oferta Warszawa+ jest skierowana do mieszkańców podwarszawskich gmin, które nawiązały współpracę z Zarządem Transportu Miejskiego i dofinansowują zakup biletu swoim mieszkańcom. Dziś korzystają z niej mieszkańcy 25 gmin aglomeracji. Dzięki temu rozwiązaniu wiele osób wybiera komunikację miejską jako najwygodniejszy oraz najbardziej opłacalny środek transportu. W 2019 roku Zarząd Transportu Miejskiego sprzedał 275 049 sztuk Biletów Metropolitalnych o łącznej wartości 60 291 044 złotych, przy czym dopłaty gmin wyniosły 17 206 851,50 złotych.

ZTM przygotował dla firm ofertę dofinansowywania biletów komunikacji miejskiej dla pracowników. Dzięki temu pracownicy dostają sygnał, że przedsiębiorca dba o ich potrzeby i docenia zaangażowanie. To uniwersalny benefit, bo wiele osób dojeżdża do pracy komunikacją miejską. Niektórych taka oferta może z kolei zachęcić do zamiany prywatnego auta na autobus, metro, pociąg czy tramwaj. W 2019 korzystało z niego 28 firm, a na firmowych kartach zakodowano 3843 kontraktów o wartości ponad 900 tys. złotych.

To było pracowite 12 miesięcy dla kontrolerów Zarządu Transportu Miejskiego. W tym czasie przeprowadzili 8 769 793 kontrole biletów, co oznacza wzrost o 17,5 proc. w stosunku do poprzedniego roku. W 2019 roku kontrolerzy nałożyli 220 578 opłat dodatkowych, czyli o 0,9 proc. mniej niż w 2018 roku. Mniej pasażerów jeździ pojazdami WTP bez ważnego biletu – 2,51 proc. w stosunku do 2,99 proc. rok wcześniej. Coraz więcej gapowiczów decyduje się na uiszczenie opłaty na miejscu u kontrolera - 44,79 proc. Dużo częściej niż rok wcześniej decydowali się również na dokonanie płatności kartą – zrobili tak 50 346 razy, co stanowiło 70,44 proc. opłat. Wartość transakcji dokonanych kartą wyniosła 11 078 273 zł.

Zmiany w Legionowie: nowe „elki”, lepszy dojazd do pociągu

Od 7 stycznia zmieniły się trasy kilku linii lokalnych w powiecie legionowskim. Pojawiły się nowe linie i przystanki, łatwiej też dojechać do pociągu Szybkiej Kolei Miejskiej.

Trasy dwóch linii: **L34** i **L41** zostały zmienione na wniosek samorządów. Tymczasowa trasa pierwszej z nich **OLSZEWNICA STARA – PKP LEGIONOWO** jest teraz trasą stałą. Autobusy podjeżdżają na przystanki dwa razy częściej. Obserwacje prowadzone przez Zarząd Transportu Miejskiego i samorządowców z Legionowa pokazały, że linia **L34** cieszy się bardzo dużym zainteresowaniem pasażerów, stąd decyzja o zwiększeniu częstotliwości.

Autobusy linii **L41** jeżdżą teraz ulicą Akademijną. Stało się to możliwe dzięki wybudowaniu tu nowych przystanków. Trasa prowadzi ulicami:

L41: NOWY DWÓR MAZ – … – Jabłonna: Modlińska – Szkolna – Akademijna – Zegrzyńska – Legionowo: Zegrzyńska – Sobieskiego – marsz. J. Piłsudskiego – T. Kościuszki – **PKP LEGIONOWO.**

Wydłużona została również trasa linii **L33: LEGIONOWO /MICKIEWICZA/ – … – MARKI:** al. marsz. J. Piłsudskiego – W. Bandurskiego – **MARKI /CMENTARZ MARKI/** (powrót: W. Bandurskiego – Okólna – Słoneczna).

Lepszy dojazd do pociągu

Od 2 stycznia pociągi Szybkiej Kolei Miejskiej linii S3 dojeżdżają do Radzymina. W dni powszednie, w godzinach porannych i popołudniowych, w kierunku Lotniska Chopina odjeżdża osiem pociągów, a w przeciwnym – sześć. Do nowego połączenia trzeba było dostosować kursowanie „elek”. Trasa linii L31 została uproszczona, a z jej części powstała linia L50, co usprawnia dojazd do pociągów SKM. Kursowanie autobusów zostało dopasowane do rozkładu kolejowego. Autobusy jeżdżą:

L31: RADZYMIN /TRAUGUTTA/ – Konstytucji 3 Maja – **POW** – B. Głowackiego – kard. S. Wyszyńskiego – Weteranów (powrót: Weteranów – Konstytucji 3 Maja) – Łąki: Weteranów – Beniaminów: Frontowa – Wojska Polskiego – Białobrzegi: Wojska Polskiego – Nieporęt: Wojska Polskiego – Zegrzyńska – rondo Jana Pawła II – Jana Kazimierza – pl. Wolności – **NIEPORĘT /PL. WOLNOŚCI/**.

L50: PKP DĄBKOWIZNA – Szkolna – Wólka Radzymińska : Szkolna – **WIRAŻOWA** – Szkolna – Topolowa – S. Pogonowskiego – Nieporęt: Nowolipie – Zegrzyńska – rondo Jana Pawła II – Jana Kazimierza – pl. Wolności – **NIEPORĘT /PL. WOLNOŚCI/**.

Nowa linia **L49** zastąpiła na nieco zmienionej trasie linię 741. Autobusy kursują częściej, dzięki czemu poprawiła się komunikacja wewnątrz gminy, a o to chodziło samorządowcom z Jabłonny. Połączenie do tramwaju i potem metra , czyli relację wcześniej obsługiwaną przez końcówkę trasy „siedemsetki”, zapewniają autobusy linii **511** (bezpośrednio) lub **211** i tramwaj linii **2**.

Oto trasa **L49**:

L49: CHOTOMÓW – Partyzantów – Chotomowska – Jabłonna: Modlińska – Szkolna – Akademijna – Politechniczna – Przylesie – Warszawa: Marmurowa – Dębowa – Modlińska – Aluzyjna – Trąby – Aluzyjna – **DĄBRÓWKA WIŚLANA**.

Autobusy linii lokalnych jeżdżą już prawie 11 lat. W tym czasie powiększył się obszar, do którego docierają „elki” – teraz w ich zasięgu mieszka nawet 500 tysięcy ludzi – i podniósł się standard obsługujących je autobusów.

Połączeń wciąż przybywa i dziś jest 49 takich linii (choć najwyższym numerem jest dziś L50, to linii jest o jedną mniej – gmina Raszyn zrezygnowała z autobusów kursujących z numerem L23). Linie lokalne są współfinansowane przez samorządy, które uczestniczą w wyznaczaniu ich tras. Rozkłady linii L są synchronizowane z godzinami odjazdu pociągów czy innych autobusów w miejscach dogodnych przesiadek. ■



Autobusy jadą do stacji Trocka

Od 4 stycznia, autobusy z kierunku Marek czyli 140, 340 i 738 dojeżdżają do stacji metra Trocka. Zmieniły się także trasy autobusów linii 412 i 512.

Dzięki nowej organizacji na skrzyżowaniu ulic Radzymińskiej i Trockiej więcej autobusów jadących z kierunku Marek może dojechać do najbliższej stacji metra – Trocka. Dojeżdżają tam autobusy linii **140**, **340**, **738** i stamtąd także wracają za granicę miasta. Przy stacji metra zatrzymują się nawet co pięć minut. Autobusy linii **140** i **340** jadą w godzinach szczytu co 10 minut, a linii **738** co 20 minut. Autobusy 340 kursują także poza szczytem w dni powszednie. Na wspólnym odcinku trasy PUSTELNIK – METRO TROCKA podjeżdżają na przystanki co 5 minut w godzinach szczytu, co 10 minut poza szczytem i co 15 minut w sobotę i święto.

Równocześnie zmieniły się trasy autobusów linii **412** i **512** – zostały wydłużone do dworca Warszawa Wschodnia. Pasażerowie podróżujący w kierunku dworców Wileńskiego i Wschodniego mogą przesiąść się na ul. Radzymińskiej do często kursujących autobusów linii **412** i **512**.

Oto nowe trasy autobusów:

140: MARKI /CZARNA STRUGA/ – Legionowa – al. marsz. J. Piłsudskiego – Warszawa: Radzymińska – Trocka – METRO TROCKA,

340: MARKI /PUSTELNIK/ – al. marsz. J. Piłsudskiego – Warszawa: Radzymińska – Trocka – METRO TROCKA,

412: GRODZISK – L. Berensona (powrót: L. Berensona – Głębocka – Lewandów – GRODZISK) – Oknicka – Lewandów – Głębocka – Toruńska – Marki: al. Armii Krajowej – al. marsz. J. Piłsudskiego – Warszawa: Radzymińska – al. Solidarności – Targowa – Kijowska – DW. WSCHODNI (KIJOWSKA),

512: GILARSKA – Gilarska – Rolanda – Codzienna – Młodzieńcza – Radzymińska – al. „Solidarności" – Targowa – Kijowska – DW. WSCHODNI (KIJOWSKA),

738: RADZYMIN /OS. VICTORIA/ – J. Słowackiego – J. Korczaka – Konstytucji 3 maja – al. Jana Pawła II – Marki: al. marsz. J. Piłsudskiego – Warszawa: Radzymińska – Trocka – METRO TROCKA. ■



Konsultacje zmian w komunikacji po otwarciu metra na Woli

Trwają konsultacje propozycji zmian w układzie komunikacyjnym po otwarciu trzech nowych stacji metra na Woli.

Pociągi podziemnej kolei w kwietniu mają pojechać nowym odcinkiem od Ronda Daszyńskiego do stacji Księcia Janusza. Dzięki temu możliwy będzie szybki i bezpośredni dojazd z Woli do Śródmieścia i na Pragę. Dogodną przesiadkę do metra zyskają również mieszkańcy Bemowa, osiedli w zachodniej części miasta, a także m.in. Leszna, Mariewa, Koczargów, Babic. Przed rozpoczęciem budowy metra w autobusach kursujących wzdłuż ul. Górczewskiej było w ciągu godziny ok. 5,4 tys. miejsc, metro w tym samym czasie zaoferuje ok. 24 tys. miejsc.

Po uruchomieniu podziemnej kolei zmieni się komunikacja naziemna. W przygotowanym przez Zarząd Transportu Miejskiego projekcie zmian głównym założeniem jest zapewnienie dogodnego dojazdu do metra, przy utrzymaniu wielu bezpośrednich połączeń ze Śródmieściem, przede wszystkim tramwajowych. Propozycje korekt tras obejmują 26 linii autobusowych, a po ich wprowadzeniu w godzinach szczytu z przystanków przy stacji Księcia Janusza w kierunku Jelonek i Nowego Bemowa autobusy będą odjeżdżały co ok. minutę.

Szczegóły proponowanych zmian znaleźć można na stronach internetowych Warsawskiego Transportu Publicznego **www.wtp.waw.pl** oraz Zarządu Transportu Miejskiego **www.ztm.waw.pl**.

Trwają konsultacje społeczne proponowanych zmian. Odbyliśmy wiele spotkań z mieszkańcami, w różnych miejscach i w różnych dzielnicach. Pojawiło się na nich wielu mieszkańców, którzy przedstawiali nam swoje uwagi. Takie rozmowy były też okazją do wyjaśnienia koncepcji przygotowanych przez pracowników ZTM.

Konsultacje cały czas trwają. Swoje uwagi można zgłaszać także drogą elektroniczną na adres: **konsultacje@ztm.waw.pl.**

Na opinie czekamy do 9 lutego 2020. ■

Cel – komunikacja dostępna dla wszystkich

Powszechny, przyjazny i dostępny dla wszystkich Warszawski Transport Publiczny to priorytet Zarządu Transportu Miejskiego. Pomoże w tym Zespół Konsultacyjny ds. dostępności WTP.

Zarząd Transportu Miejskiego i m.st. Warszawa od dawna działają na rzecz dostępności komunikacji miejskiej. Dzięki niskopodłogowym autobusom i tramwajom osobom o ograniczonej mobilności łatwiej podróżować po mieście. Nowoczesne pojazdy wyposażone są w rampy dla wózków, poręcze pomalowane są w nich na żółto, bo taki kolor rekomendują środowiska osób niewidomych i niedowidzących jako najlepszy. Zmieniają się przystanki, wszystkie nowobudowane stacje metra są dostępne dla osób z niepełnosprawnościami, sukcesywnie modernizowane są te starsze. W 2018 roku ZTM przeprowadził z udziałem osób z niepełnosprawnościami audyt autobusów i tramwajów, dzięki któremu udało się zebrać wiele cennych uwag. Ważny jest każdy szczegół, np. przesunięcie na bok drzwi guzika, który sygnalizuje kierowcy potrzebę pomocy, co ułatwia wsiadanie i wysiadanie wszystkim pasażerom.

Teraz w jeszcze lepszym uwzględnianiu potrzeb osób z niepełnosprawnościami ma pomóc Zespół Konsultacyjny ds. dostępności Warszawskiego Transportu Publicznego. Akt założycielski został podpisany 10 stycznia 2020 roku w siedzibie ZTM. Zespół będzie wspierał ZTM w procesie podejmowania decyzji, w ramach zadań własnych lub powierzonych, w celu zachowania zasad projektowania uniwersalnego oraz zapewnienia, iż podjęte rozwiązania będą dostępne dla wszystkich użytkowników transportu publicznego, łącznie z infrastrukturą miejską.

Utworzona została Grupa Założycielska (w jej skład weszli: Koordynator ds. dostępności w ZTM; Donata Kończyk, Pełnomocnik Prezydenta m.st. Warszawy ds. dostępności; Iwona Pawłowska, radna m.st. Warszawy oraz Wojciech Malesa, koordynator ds. dostępności w urzędzie dzielnicy Ursynów), która zarekomenduje pozostałych członków spośród przedstawicieli różnych grup społecznych: osób niewidomych, niedowidzących, z niepełnosprawnością ruchu, niesłyszących, architektów, tyflokartografów, osób mających doświadczenie w przeprowadzaniu audytu dostępności infrastruktury. Zaproszenia do pracy w ramach zespołu przesłaliśmy do ponad 30 różnych organizacji i instytucji.

Zespół będzie przygotowywał stanowiska i rekomendacje które będą wskazówkami dla ZTM przy inwestycjach, remontach, zakupach, wprowadzaniu nowych usług i rozwiązań. Mamy nadzieję, że pomoże to jeszcze lepiej dbać o dostępność komunikacji miejskiej dla wszystkich jej użytkowników. ■



Ziarnko do ziarnka...

Ponad 3,7 tys. zł trafi do Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy od miłośników komunikacji miejskiej i kibiców piłki nożnej.

W ramach 28. Finału WOŚP Zarząd Transportu Miejskiego wystawił na licytację: wydarzenie „ZTM od kuchni", cztery Warszawskie Karty Miejskie o unikatowym wzorze i piłkę z podpisami piłkarzy Legii.

W czwartek, 22 stycznia przekazaliśmy zwycięzcom licytacji trzy karty i piłkę. Wyjątkowe karty z wzorem WOŚP-u z wgranymi 30-dniowymi biletami ZTM wylicytowali: Pan Bartłomiej z Warszawy za 557 zł, Pan Jerzy z Pabianic za 531 zł i Pan Marcin z Warszawy za 510 zł. Wszyscy są kolekcjonerami biletów komunikacji miejskiej. Cena wywoławcza karty wynosiła 180 zł.

Największą kolekcją może pochwalić się Pan Marcin, który obecnie posiada 43,5 tys. papierowych biletów z całej Polski, w tym 7,5 tys. z Warszawy. Najcenniejszym okazem jest bilet na tramwaj konny z przełomu wieków. Pan Bartłomiej skupia się na biletach Warszawy i aglomeracji warszawskiej. - *Interesuję się tym od dziecka, od czasów, gdy jeździły autobusy i tramwaje z dopiskiem bis* – powiedział podczas spotkania. Pan Jerzy kolekcjonuje bilety od 20 lat. - *Pierwsza karta była kaliska, druga warszawska* – wspominał właściciel obecnie 1,5-tys. kolekcji. Warszawską Kartę Miejską z biletem 90-dniowym wylicytował Pan Marcin z Warszawy.

Piłka z podpisami piłkarzy Legii trafiła za 320 zł w ręce Pani Ewy z Warszawy. Będzie to prezent dla kuzyna, a jak zaznaczyła Pani Ewa – cel jest szczytny.

Na luty zaplanowano realizację wydarzenia „ZTM od kuchni". Zwycięzca licytacji spędzi dzień w towarzystwie pracowników ZTM – spotka się z dyrektorem Wiesławem Witkiem, odwiedzi centralę ruchu, by w końcu wyjechać na miasto z pracownikiem nadzoru ruchu. Będzie to… sześcioletni Jan – miłośnik komunikacji miejskiej. Jego mama sprawiła mu prezent za 1 141 zł. Cena wywoławcza wynosiła 300 zł. ■



16 to tylko początek

Sieć parkingów Parkuj i Jedź w Warszawie się rozwija. Potrzeby są bardzo duże, nadzieje związane z tym systemem – również. Parkingi P+R zmieniają krajobraz stolicy. Dzięki nim po centrum miasta porusza się mniej aut.

Każdy chciałby podróżować szybko, wygodnie, bez spóźnień i bez przesiadek. Warszawa to miasto, które przyciąga ludzi, oferując miejsca pracy rozrywki, wypoczynku bądź wielkie centra handlowe. Dlatego do stolicy codziennie wjeżdżają setki tysięcy aut.

Jak to wygląda w liczbach? Według Warszawskiego Badania Ruchu z 2015 roku codziennie do centrum stolicy wjeżdża około 630 tysięcy samochodów. To nie wszystko, bo przy okazji tworzy się „sztuczny tłok". Według szacunków Zarządu Dróg Miejskich nawet 30 procent ruchu w Śródmieściu mogą generować kierowcy szukający miejsca do parkowania. To prosty przepis na powstanie błędnego koła, bo ruch jest większy, korki dłuższe, a kiedy ulice są bardziej zapchane, ciężej jest poruszać się po Warszawie i znaleźć miejsce do parkowania.

Najlepiej nie wjeżdżać samochodem do centrum stolicy, jeśli nie jest to naprawdę konieczne. Jeśli ktoś z domu wyrusza autem, to idealnym rozwiązaniem w tej sytuacji są Parkingi Parkuj i Jedź (P+R). Ich system rozwija się już od 14 lat. W 2006 roku decyzję o przystąpieniu do budowy parkingów P+R podjęła Rada m.st. Warszawy, a potem wydarzenia potoczyły się szybko, bo już w następnym roku stanął pierwszy tego typu obiekt, zlokalizowany przy stacji metra Marymont.

Dzisiaj w sieci parkingów znajduje się 16 obiektów, które oferują 4655 miejsc dla samochodów (w tym 102 dla pojazdów osób z niepełnosprawnościami) oraz 808 miejsc dla rowerów. System parkingów „Parkuj i Jedź" (Park & Ride) umożliwia bezpłatne parkowanie pojazdów osobom, które w chwili wyjazdu z parkingu przedstawią ważny bilet od dobowego wzwyż; a także uprawnionym do korzystania z bezpłatnych przejazdów środkami lokalnego transportu zbiorowego organizowanego przez m.st. Warszawę na podstawie odrębnych przepisów.



W związku z dynamicznym rozwojem elektromobilności dostępne są także udogodnienia dla posiadaczy samochodów elektrycznych. W sieci parkingów P+R obowiązuje Karta EKO - to bonus dla użytkowników przyjaznych środowisku pojazdów o napędzie elektrycznym. Jej posiadacze mogą bezpłatnie pozostawiać swoje auta na parkingach Parkuj i Jedź poza godzinami otwarcia tych obiektów. Karty Eko są wydawane na dany samochód elektryczny, wyłącznie dla jednego parkingu P+R. Okres ich ważności to rok.

Wniosek o wydanie Karty Eko można składać w siedzibie Działu Zarządzania Węzłami Komunikacyjnymi Zarządu Transportu Miejskiego, przy ul. J. Kasprowicza 145. Użytkownik auta elektrycznego powinien okazać dowód rejestracyjny oraz dokument potwierdzającego jego dane (imię i nazwisko). Karty wydawane są niezwłocznie po złożeniu prawidłowo wypełnionego wniosku.

Wykorzystanie parkingów

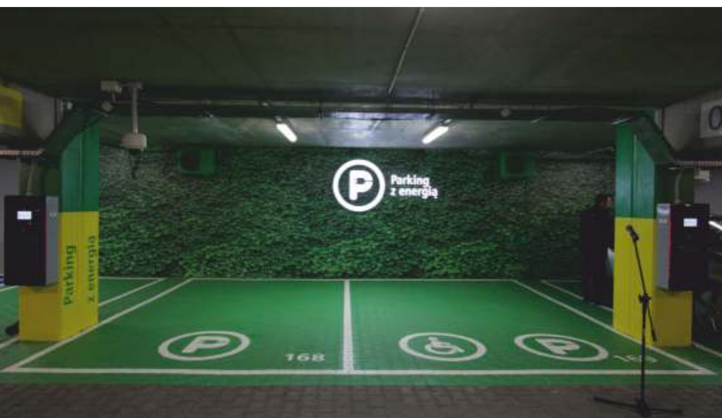
Nikt chyba nie zaprzeczy, że parkingi P+R są w Warszawie niezbędne, a ich lokalizacje zostały dobrze wybrane. Z obserwacji prowadzonych przez ZTM widać, że wiele obiektów jest zapełnionych w dni powszednie do ostatniego miejsca (np. Młociny II i III, Metro Ursynów czy Wawer SKM), a dodatkowo kilka zbliża się do tej granicy (np. Metro Wilanowska czy Metro Marymont).

W badaniu z września 2018 r. udało się również uzyskać ciekawe dane dotyczące tego, kto korzysta z parkingów P+R. Pracownicy ZTM na sześciu parkingach zebrali 553 ankiety, a uzyskane wyniki były bardzo obiecujące i świadczą, że spełniają one swoją rolę. Zdecydowana większość ankietowanych (74%) korzysta z parkingów P+R codziennie (od poniedziałku do piątku), a 18% kilka razy w tygodniu. Tym samym około 92% użytkowników można uznać za regularnie korzystających z usług parkingów „Parkuj i Jedź”.

Z parkingów korzystają mieszkańcy metropolii – ponad połową respondentów były osoby, które zadeklarowały przyjazd spoza Warszawy: Izabelina, Józefowa, Otwocka, Starych Babic, a nawet z okolic Płońska, Sochaczewa czy Warki. Mieszkańcy Warszawy stanowili 46% ankietowanych.

Korzystający z parkingów najczęściej kupują przy tej okazji bilety 90-dniowe (46% odpowiedzi) i 30-dniowe (43%). Wśród przepytanych były również osoby deklarujące posiadanie biletów 24-godzinnych, 3-dniowych, uprawnień do bezpłatnych przejazdów oraz biletów 20-, 75-minutowych i całkowity brak biletu/uprawnienia.

Cieszy też fakt, że parkingi P+R są oceniane dobrze lub bardzo dobrze. Prawie 91% rozmówców dało ocenę równą lub wyższą od 8 w 10-stopniowej skali.



zadaszonych stanowisk dla rowerów. Obok powstaną miejsca postojowe „2+" dla osób dzielących podróże oraz strefy postojowe K+R (*Kiss and Ride*). Zbudowany zo-stanie także parterowy budynek gospodarczo-techniczny. Parking będzie wykorzystywał odnawialne źródła energii (OZE). Zostanie również wyposażony w stację ładowania pojazdów o napędzie elektrycznym.

Najlepiej wypada parking na Stokłosach, gdzie aż 98,7% rozmówców oceniło miejsce na „osiem", „dziewięć" lub „dziesięć". Na drugim biegunie znajduje się parking przy stacji Wilanowska, gdzie ocenę powyżej „8" dało 82,5% użytkowników.

Plany rozwoju sieci

Rosnące zapotrzebowanie na miejsca, gdzie wygodnie i bezpiecznie można zostawić auto na obrzeżach stolicy powoduje, że będą budowane kolejne parkingi. Inwestycje są na różnych etapach zaawansowania. Zarząd Transportu Miejskiego podpisał umowę na zaprojektowanie i wybudowanie nowego parkingu P+R na warszawskim Żeraniu. Na parkingu będzie miejsce dla 220 samochodów i 110 rowerów. Planowany czas realizacji inwestycji to około półtora roku.

Parking P+R Żerań PKP zostanie zbudowany na Białołęce, w sąsiedztwie stacji kolejowej PKP Warszawa Żerań, w rejonie skrzyżowania ulic Płochocińskiej i Marywilskiej. Obecnie to tereny przede wszystkim przemysłowe, ale przewidziane do intensywnej zabudowy.

Parking P+R Żerań PKP będzie obiektem jednopoziomowym (na poziomie terenu), mającym co najmniej 220 miejsc postojowych dla samochodów osobowych (w tym 4 proc. przystosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami) i przynajmniej 110

Na przeciwległym krańcu stolicy, w okolicach Piaseczna także ma powstać przestrzeń do parkowania aut. W 2022 roku kierowcy przesiadający się do pociągów na stacji kolejowej Warszawa Jeziorki, będą mogli zostawiać tam swoje auta.

Według przygotowanej koncepcji parking będzie zlokalizowany w pobliżu linii kolejowej radomskiej, na południowo-wschodnim narożniku skrzyżowania torów kolejowych przy stacji PKP Warszawa Jeziorki z ulicą Karczunkowską, biegnącą wiaduktem nad torami.

Nowy obiekt będzie mógł pomieścić co najmniej 138 samochodów (w tym sześć miejsc dla osób z niepełnosprawnościami) oraz będzie miał nie mniej niż 40 miejsc postojowych dla rowerów. Przewidziane zostało także zamontowanie ładowarki z dwoma stanowiskami do ładowania auto elektrycznych, a dla tych, którzy odwożą pasażerów do pociągu – także trzy miejsca typu Kiss and Ride, na których można zatrzymać się na dwie minuty. Parking będzie przygotowywany w formule „projektuj i buduj". Zarząd Transportu Miejskiego ogłosił już przetarg. Wykonawca będzie miał 540 dni na realizację inwestycji. Parking P+R Warszawa Jeziorki otrzymał dofinansowanie z funduszy europejskich w wysokości 3,5 mln zł w ramach instrumentu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) na rozbudowę systemu parkingów „Parkuj i jedź".

Parking przy Karczunkowskiej będzie doskonałym punktem przesiadkowym, skomunikowanym z kolejową linią radomską. Podobnie ma być w przypadku kolejnego parkingu, planowanego na obrzeżach Warszawy – w dzielnicy Wesoła.

Dziś kierowcy przesiadający się do pociągów w Wesołej parkują samochody na tymczasowym parkingu wzdłuż torów kolejowych, który pęka już w szwach. Nowy obiekt P+R planowany jest na terenie ograniczonym ulicami Okuniewską i 1. Praskiego Pułku, w sąsiedztwie stacji kolejowej Warszawa Wesoła. W przyszłości przesiadka będzie możliwa nie tylko do pociągów. Docelowo w tym miejscu planowane są także przystanki i pętla autobusowa.

Parking będzie bardzo ciekawy architektonicznie. Koncepcja zakłada, że byłby to budynek pięciokondygnacyjny z 310 miejscami postojowymi, w tym 13 dla osób z niepełnosprawnościami, pięcioma dla osób współdzielących podróże oraz czterema dla samochodów elektrycznych. Zaplanowano także stojaki rowerowe i dwie strefy Kiss and Ride.

Inwestycja będzie bardziej kompleksowa, bo wjazd i wyjazd z parkingu zaprojektowano z nowej ulicy, czyli drogi łączącej rondo na ul. 1. Praskiego Pułku i Okuniewskiej. Zakładamy, że budynek parkingu będzie wyposażony w nowoczesne urządzenia zwiększające jego neutralność energetyczną – panele fotowoltaiczne, pompy ciepła, „magazyn" energii elektrycznej.

Elewacja budynku ma nawiązywać do charakteru dzielnicy, której znaczna część to obszary zielone i leśne. Część elewacji zostałaby wykonana z zielonych jak liście paneli aluminiowych, a inna z drewnianych żaluzji symbolizujących gałęzie i pnie drzew. Główną część elewacji stanowiłyby stalowe siatki w kolorze srebrno-szarym. Charakterystycznym elementem parkingu byłaby wieża zegarowa obłożona aluminiowymi panelami odbijającymi okoliczny krajobraz.

Powstanie nowoczesne Centrum Zarządzania Parkingami

Zarządzanie rozbudowaną siecią parkingów wymaga wdrażania nowoczesnych rozwiązań. Powstaje Centrum Zarządzania Parkingami, które do końca 2020 roku obejmie 11 obiektów. System ruszy już niedługo – jako pierwszy objęty nim będzie P+R Marymont. W drugim etapie system zacznie działać na parkingach: Al. Krakowska, Ursus-Niedźwiadek, Połczyńska, Wawer SKM, Metro Wilanowska; w trzecim etapie obejmie: Metro Stokłosy, Metro Ursynów oraz Anin SKM. Wszystkie prace powinny się zakończyć najpóźniej w listopadzie.

Docelowo system będzie działał na 11 obiektach, a Centrum Zarządzania Parkingami będzie się znajdowało na terenie Węzła Komunikacyjnego Młociny. Dzięki temu rozwiązaniu będzie można zarządzać systemami zabezpieczeń technicznych i automatyką budynkową, m.in. monitoringiem, bezpieczeństwem pożarowym i oświetleniem. Dodatkowo zostaną opracowane tzw. scenariusze alarmowe. Oznacza to, że pracownicy centrum będą w czasie rzeczywistym informowani o zdarzeniach i nieprawidłowościach pojawiających się na parkingach, a tym samym będą mogli na bieżąco reagować.

W planach jest także uruchomienie Systemu Pobierania Opłat na już istniejących parkingach. Warto również dodać, że wszystkie nowe obiekty, które powstaną w ramach systemu parkingów P+R będą od razu wyposażone w takie rozwiązanie. ■



Parkuj i Jedź

Miliony na parkingi

Dzięki dobrej współpracy w ramach metropolii system Parkingów P+R otacza Warszawę coraz szczelniejszym pierścieniem. Dlatego do stolicy wjeżdża mniej aut, a kierowcy przesiadają się do Warszawskiego Transportu Publicznego i stają się pasażerami.

Warszawa codziennie przyciąga tysiące ludzi, którzy przyjeżdżają do największego polskiego miasta pracować, uczyć się lub w poszukiwaniu rozrywki. To bardzo często mieszkańcy okolicznych gmin, od Wieliszewa po Górę Kalwarię i od Halinowa aż po Błonie.

Rola obszarów funkcjonalnych wzrasta, a do zyskania na konkretne zadania są duże pieniądze z Unii Europejskiej. W ramach działań na rzecz zintegrowanego rozwoju i wspólnego pozyskania funduszy europejskich powstał projekt Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego.

Współpraca się opłaca

W dokumencie zapisano, że Miasto Stołeczne Warszawa jest reprezentantem wszystkich gmin WOF w procesie negocjacji, ustanawiania i realizacji instrumentu ZIT wobec ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego, instytucji zarządzającej Regionalnym Programem Operacyjnym Województwa Mazowieckiego oraz innych właściwych podmiotów.

Strategia ZIT WOF jest realizowana w ramach wyodrębnionych dla instrumentu ZIT poddziałań Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego na lata 2014-2020. Beneficjentami wsparcia będą m.in. gminy z Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego.

Jednym z poddziałań jest budowa parkingów P+R w metropolii warszawskiej. Samorządy zaangażowane w rozwój metropolii warszawskiej prowadzą działania służące poprawie warunków i jakości życia jej mieszkańców poprzez realizację projektów mających na celu m.in. zmniejszenie poziomu emisji zanieczyszczeń i uciążliwości transportu. Ważnym elementem realizacji tych założeń jest budowa systemu parkingów Parkuj i Jedź. Sieć parkingów służy

w szczególności mieszkańcom gmin metropolii w codziennych dojazdach – zachęca do podróżowania komunikacją zbiorową.

Ponad 6200 miejsc parkingowych

Do tej pory rozstrzygnięte zostały trzy konkursy. Łącznie, dzięki nim powstanie w sumie 40 obiektów P+R.

W ramach pierwszego konkursu samorządy metropolii warszawskiej otrzymały blisko 60 mln złotych dofinansowania z funduszy europejskich. Parkingi zbudowane zostały m.in. w: Markach, Wołominie, Legionowie, Radzyminie, Podkowie Leśnej, Ząbkach, Żyrardowie czy Grodzisku Mazowieckim, Wieliszewie; w sumie będzie na nich 2676 miejsc postojowych dla samochodów osobowych i 1133 dla rowerów. Jednym z kryteriów wyboru była bliskość planowanych parkingów i przystanków transportu zbiorowego, co powinno zachęcić mieszkańców do korzystania z komunikacji publicznej.

W styczniu 2018 roku rozstrzygnięty został drugi konkurs - beneficjentami były m.in.: Nowy Dwór Mazowiecki, Michałowice czy Jaktorów. Dzięki środkom dostępnym w ramach trzeciego konkursu (rozstrzygnięcie nastąpiło w grudniu 2019 roku) dofinansowanie dostanie kolejnych 19 parkingów (m.in. w Błoniu, Piasecznie, Piastowie czy Pruszkowie).

Dotychczas przeprowadzone zostały trzy nabory wniosków o dofinansowanie europejskie na budowę parkingów P+R, które przewidują realizację nowych lub przebudowę istniejących obiektów. W ten sposób powstanie ponad 6 200 miejsc parkingowych dla samochodów oraz blisko 2 900 miejsc dla rowerów. Łączne wsparcie unijne dla tych projektów ma wynieść blisko 134,2 miliona złotych. Warto pamiętać, że współfinansowane w ramach programu są także parkingi warszawskie: już istniejący Młociny III oraz te, które niedługo powstaną – Warszawa Żerań i Warszawa Jeziorki.

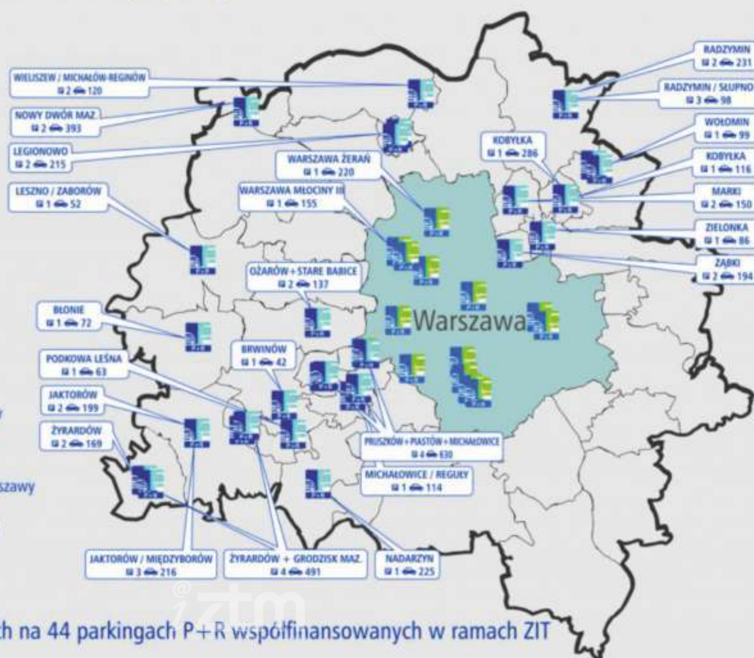
Rozwój sieci parkingów „Parkuj i Jedź" w ramach metropolii warszawskiej przy wsparciu środków Unii Europejskiej



projekty współfinansowane ze środków Unii Europejskiej w latach 2014-2020

parkingi „Parkuj i Jedź" w granicach administracyjnych m.st. Warszawy

parkingi „Parkuj i Jedź" w granicach pozostałych gmin metropolii



Ponad 4 700 miejsc parkingowych na 44 parkingach P+R współfinansowanych w ramach ZIT w systemie metropolitalnym

Parkingi P+R się sprawdzają

Mieszkańcy gminy Wołomin chętnie zostawiają auta na obiektach P+R i przesiadają się do Warszawskiego Transportu Publicznego. Dzięki temu zyskują komfort i wygodę w dojazdach do szkoły czy pracy – mówi Elżbieta Radwan, Burmistrz Wołomina.



Wołomin to gmina, w której sprzedaje się bardzo dużo Biletów Metropolitalnych. Mieszkańcy chyba potrzebują Warszawskiego Transportu Publicznego i lubią z niego korzystać?

Elżbieta Radwan: Zdecydowanie tak! Warszawski Transport Publiczny daje naszym mieszkańcom komfort i wygodę w dojazdach do szkoły czy pracy. Dlatego jednym z moich priorytetów podczas poprzedniej kadencji było przywrócenie Wspólnego Biletu, który umożliwia podróżowanie różnymi środkami transportu w obrębie I i II strefy ZTM na podstawie jednego biletu. To rozwiązanie od początku cieszyło się bardzo dużym zainteresowaniem. Dlatego kiedy tylko pojawiły się pierwsze informacje o możliwości udzielenia ulgi dla naszych mieszkańców wyraziłam chęć ich wprowadzenia. Dzięki temu od 1 września 2018 roku osoby spełniające warunki do przyznania zniżki mogą kupować bilety taniej. Gmina Wołomin dopłaca maksymalną możliwą kwotę do biletu. Do końca 2019 roku wydaliśmy ponad 7,5 tys. kart umożliwiających zakup Biletu Metropolitalnego. Rosnąca sieć połączeń, wygoda korzystania, oszczędność czasu i pieniędzy to ważne elementy skłaniające ludzi do korzystania z Warszawskiego Transportu Publicznego. W ostatnich latach rośnie również świadomość, że to rozwiązanie najbardziej przyjazne dla środowiska.

Jak otwarcie parkingów P+R wpłynęło na komfort życia mieszkańców Wołomina?

Gmina Wołomin to rozległy teren, na który składa się miasto oraz 15 sołectw. Nasi mieszkańcy aktywnie korzystają z Warszawskiego Transportu Publicznego. Parkingi P+R spełniają u nas znakomicie swoją funkcję, którą jest przede wszystkim możliwość bezpiecznego pozostawienia pojazdu w pobliżu stacji kolejowej.

Jaki jest poziom wykorzystania parkingów P+R w gminie Wołomin?

W ciągu dnia są takie momenty, że parkingi zapełnione są do ostatniego miejsca. Sytuację niewątpliwie poprawi otwarcie parkingu P+R przy stacji w Zagościńcu, gdzie wiele osób przesiada się do pociągu.

Czy odbiera Pani pozytywne sygnały od mieszkańców?

Wiadomości od mieszkańców są ważnym źródłem informacji na temat realizowanych przez nas projektów i inwestycji. Tak jak gorąco powitano przywrócenie Wspólnego Biletu czy wprowadzenie oferty Bilet Metropolitarny, tak każda informacja o postępach w budowie P+R przy stacji w Zagościńcu spotyka się z dużym zainteresowaniem i życzliwością. Mieszkańcy Wołomina kibicują dobrym rozwiązaniom!

Czy na parkingu stawiają auta również mieszkańcy innych gmin, dla których jest to wygodne?

Trudno jednoznacznie odpowiedzieć na to pytanie. Rejestracja WWL obejmuje teren całego powiatu wołomińskiego, czyli 12 gmin.

Na co, jako Burmistrz, liczy Pani w związku z planowaną budową nowego parkingu?

Moim celem jako burmistrza jest wprowadzanie rozwiązań korzystnych dla mieszkańców. Liczę, że dzięki otwarciu kolejnego parkingu na terenie gminy jeszcze więcej osób będzie korzystać z Warszawskiego Transportu Publicznego.

Twoja krew ratuje życie

Krwi nie da się niczym zastąpić. Nie da się krwi wyprodukować, codziennie potrzebna jest tysiącom z nas. Jedynym źródłem krwi są ludzie. Wyjątkowi ludzie o wielkich sercach – dawcy krwi. Honorowi dawcy krwi są uprawnieni do bezpłatnych przejazdów Warszawskim Transportem Publicznym.



Biologiczna funkcja krwi jest większości z nas dobrze znana. To płynna tkanka łączna, złożona z krwinek czerwonych i białych, płytek krwi i osocza, jest podstawą funkcjonowania wszystkich procesów życiowych.

Odpowiada za transport tlenu, wody i wartości odżywczych, do najdalszych komórek ciała i powrotny transport produktów przemiany materii. Stanowi również barierę ochronną przed infekcjami. Dorosły człowiek, w zależności od masy i budowy ciała, posiada od 5 do 6 litrów krwi Organizm produkuje krwi tyle, ile jest mu potrzeba. Krew podlega ciągłej wymianie – wszystkie jej składniki odnawiają się.

Dlatego też honorowe oddawanie krwi, przewidujące jednorazowy pobór krwi 450 ml nie stanowi dla człowieka żadnego zagrożenia, kobiety mogą więc co 3 miesiące oddawać krew, natomiast mężczyźni co 2 miesiące. Czas poboru krwi wynosi od 5 do 8 minut, oddawanie krwi nie uzależnia, objętość pobranej krwi wraca bowiem do normy już jeden dzień po jej oddaniu. Krwiodawstwo jest za to bezcenne w procesie ratowania ludzkiego życia. Według szacunków medycznych jedna jednostka 450 ml pobranej krwi może uratować życie nawet trzech osób. Oddawanie krwi odbywa się nieodpłatnie, ale Honorowi Krwiodawcy mają rożne ustawowe przywileje. Na podstawie uchwały Rady m.st. Warszawy w Warszawskim Transporcie Publicznym bezpłatne przejazdy przysługują kobietom oraz mężczyznom, którzy oddali odpowiednio 15 lub 18 litrów krwi pełnej lub odpowiadającą tej objętości ilość innych jej składników.

Honorowy Krwiodawca powinien mieć ze sobą Legitymację o przyznaniu odznaki honorowej „Zasłużony Honorowy Dawca Krwi" lub odpowiedni wpis w legitymacji Honorowego Dawcy Krwi wraz z dowodem osobistym lub innym dokumentem umożliwiającym potwierdzenie tożsamości osoby uprawnionej. Uprawnienia można wgrać na Spersonalizowaną Kartę Miejską na dwa lata. Można to zrobić w każdym Punkcie Obsługi Pasażerów w dni powszednie, po wcześniejszym telefonicznym uzgodnieniu terminu pod numerem telefonu: (22) 45-94-131 w godz. 8.00-16.00. Wyjątkiem jest POP przy ul. Żelaznej 61, gdzie uprawnienia kodowane będą jak dotychczas, bez konieczności uzgadniania telefonicznego.

Honorowym Dawcą może zostać każdy zdrowy zakwalifikowany dawca krwi, warzący powyżej 50 kg od 18. roku życia do 60 roku życia, osób oddających regularnie krew jest wciąż bardzo mało, a stacje krwiodawstwa ustawicznie borykają się z dużym deficytem krwiodawców. Sytuacja w niektórych regionalnych centrach, jak na przykład w Kaliszu czy w Radomiu jest wręcz dramatyczna. Aktualnie w Stolicy pilnie poszukiwana jest krew z grupy: 0 Rh+, 0 Rh -, A Rh+, A Rh-, A Rh D+, oraz AB Rh+. W mazowieckich szpitalach jest podobnie.

Oddawanie krwi w Polsce jest możliwe w regionalnych stacjonarnych placówkach Centrum krwiodawstwa w Warszawie, tu w Warszawie na Saskiej kępie, czy w Szpitalu MSWiA i w wielu placówkach krwiodawstwa na terenie Warszawy, chcąc oddać krew wystarczy zgłosić się do najbliższego Centrum Krwiodawstwa, akcje terenowe często są organizowane poprzez mobilne krwiobusy, a nawet przy Uczelniach warszawskich.

Pokażmy, że życie ludzkie innych ludzi jest dla nas równie ważne jak nasze własne. Dzielmy się naszą krwią, dzielmy się naszym darem życia, powstrzymajmy ludzką śmierć, bądźmy dumni ze nasza krew uratowała komuś życie, ludzkie życie nie ma ceny, jest bezcenne kochając własne życie ratujmy ludzkie życie, nie pozwólmy by śmierci nie było końca. ■

Tekst: Marek Tompalski
Dawca Krwi Zasłużony dla Zdrowia Narodu

Metro me widzę ogromne

Już przed wojną prezydent Warszawy Stefan Starzyński planował rozpoczęcie budowy podziemnej kolei. Przygotowane były nawet plany z przebiegiem poszczególnych linii. Magistrat szacował nawet koszty tego przedsięwzięcia.



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-G-4087a-1

Próbne wiercenia pod budowę metra na rogu ul. Marszałkowskiej i Świętokrzyskiej

Rozwój Warszawy na przestrzeni wieków następował z biegiem Wisły (w kierunku północ-południe), co było naturalne dla miast położonych nad brzegami rzek. Tak też układała się komunikacja w Warszawie, która oparta była na ulicach: Nowy Świat, Krakowskie Przedmieście i Marszałkowska. Jak stwierdził prezydent Stefan Starzyński w odczycie „Rozwój stolicy", wygłoszonym 10 czerwca 1938 roku na zebraniu urządzonym przez Okręg Stołeczny Związku Rezerwistów, była to też największa trudność komunikacyjna Warszawy. Dlaczego?

Starzyński jednoznacznie wskazywał, że tamte ulice, projektowane i budowane w zupełnie innych czasach, były zbyt wąskie i przez to niewydolne. *„Ulice te nie są w stanie pomieścić masy ludzi zmuszonych przedostawać się przez nie, ze względu na swą zbyt małą szerokość, nie są one w stanie przepuścić większej niż dzisiaj ilości tramwajów, a wzrost ruchu samochodowego w tym i autobusowego wymaga właśnie rozrzedzenia, względnie zupełnego usunięcia tramwajów"*, mówił prezydent na spotkaniu z rezerwistami.

Stwierdzał też jednoznacznie, że samo rozbudowywanie sieci połączeń autobusowych i tramwajowych nie wystarczy, mimo że prezydent chwalił się w przyrostem długości torów o 26 kilometrów w latach 1934-1938 oraz znacznymi zakupami autobusów. W ciągu czterech lat przybyło ich 20 sztuk, a według zapowiedzi Stefana Starzyńskiego stan taboru na 31 grudnia 1938 roku miał wynosić 111 pojazdów i być dalej rozwijany (o 25 Chevroletów i 8 autobusów innych marek zagranicznych). Potrzeby Warszawy były nienasycone i prezydent stwierdzał jednoznacznie, że miasto nabyło w ostatnich latach wszystkie autobusy, jakie tylko można było kupić - dostępne na rynku krajowym oraz możliwe do sprowadzenia z zagranicy.

W takiej sytuacji trzeba było rozwijać kolej podziemną, dlatego też powstało specjalne Biuro Studiów Kolei Podziemnej, celem jak najszybszego przygotowania projektu do realizacji. Podczas odczytu prezydent stolicy podał też szacunkowe kwoty, jakie jego zdaniem, byłyby potrzebne dla zrealizowania inwestycji, choć nie wiadomo, jak bardzo szczegółowe analizy udało się wcześniej przeprowadzić.

PLAN MIASTA STOŁECZNEGO WARSZAWY



fot. Centralne Archiwum Wojskowe

„Kolej podziemna zaś wymaga nie tych dziesiątków milionów złotych, które potrzebne są dla usprawnienia i rozszerzenia komunikacji tramwajowej i autobusowej, ale wymaga kilkuset milionów złotych. Budowa 1 kilometra kolei podziemnej wymaga 8 miln. złotych, a ponieważ trzebaby choćby 25 km. kolei podziemnej, to równa się to conajmniej 200 miln. zł. Jeśli uprzytomnimy sobie, że dzisiejsza długość linij tramwajowych wynosi 244 km. a linij autobusowych 47 km. uświadomimy sobie, że rzucona tu cyfra 25 km. kolei podziemnej, to byłby tylko skromny początek." (pisownia oryginalna - przyp. Ł. M.).

Prace przygotowawcze były już prowadzone. Kilka lat temu Centralne Archiwum Wojskowe udostępniło nieznane wcześniej plany budowy warszawskiego metra. Plan był załącznikiem do pisma, które prezydent Warszawy przedłożył Inspektoratowi Obrony Powietrznej Państwa z prośbą o opinię na temat projektu planowanej na lata 40. budowy metra. Pismo zostało wniesione 27 lipca, a więc niecałe dwa miesiące po referacie wygłoszonym dla rezerwistów.

Z planu można odczytać przebieg proponowanych linii w granicach ówczesnej Warszawy. Linii miało być osiem: pięć ułożonych południkowo oraz trzy równoleżnikowo z odnogami, które tworzyłyby razem linie obwodową.

Najdalej na północ metro sięgałoby okolic ówczesnej wsi Wawrzyszew, a na południu folwarku Służew i nowego toru wyścigów konnych – ważnego miejsca rozrywkowego na mapie Warszawy lat 30. Na zachodzie metro miało przebiegać pod ciągiem ulicy Okopowej, Towarowej i Grójeckiej, a najbardziej wysunięty odcinek na wschodzie stolicy sięgałby przez Kamionek do Kępy Gocławskiej. Naniesione na plany linie metra miały liczyć w sumie 46 km długości, z czego 31 km w tunelu. Realizację projektu przewidziano na 35 lat - jeszcze w czerwcu prezydent mówił o 25 kilometrach w początkowym etapie.

Linia A, zaczynająca się przy ulicy Puławskiej szłaby wzdłuż Marszałkowskiej przez plac Zbawiciela do Dworca Głównego, dalej przez plac Napoleona (obecnie Powstańców Warszawy), plac Piłsudskiego, Bielańską i Nalewki przez plac Muranowski na Żoliborz. Kończyłaby się pod pl. T.W. Wilsona. Druga linia łączyłaby okolice Dworca Wschodniego ze skrzyżowaniem ulic Płockiej i Wolskiej z przejściem przez Wisłę na wysokości Karowej.

W piśmie do Inspektoratu Obrony Powietrznej Państwa prezydent wskazuje na możliwość wykorzystania tuneli kolei podziemnej jako schronów. Prosi też o wypowiedzenie się co do przewidywanego ruchu o znaczeniu wojskowym, szerokości taboru, ważności i potrzeby poszczególnych punktów, jak dworców, skrzyżowań itp. z punktu widzenia techniczno-wojskowego. Prezydent zwraca też uwagę na to, że przystosowanie metra dla celów obrony przeciwlotniczej (czyli umożliwienie przejścia torami transportów wojskowych), pociągnęłoby za sobą wzrost kosztów budowy.

Prezydent Starzyński miał w swoich planach i przypuszczeniach sporo racji. W lipcu 1938 roku nad Europą zbierały się czarne chmury. W następnym roku w Warszawie rozpoczęto próbne wiercenia gruntu pod budowę metra na pl. T.W.Wilsona na Żoliborzu czy na rogu ulic Marszałkowskiej i Świętokrzyskiej. Wojna przerwała te prace. ■

Tekst: Łukasz Majchrzyk

Źródło:

1. www.dzieje.pl
2. S. Starzyński „Rozwój stolicy.
Odczyt wygłoszony w dniu 10 czerwca 1938 r. na zebraniu Urządzonym przez Okręg Stołeczny Związku Rezerwistów", Warszawa 1938


1
2
Parkuj


zakochaj się
w Warszawie